

**Вагоны-зерновозы** увеличенной вместимости пользуются высоким спросом на разных рынках. Вместе с тем большинство из 4750 вагонов, обращающихся на рынке аренды, являлись кандидатами на списание.

Перспективы рынка лизинга **локомотивов** большой мощности (3000 л. с. и выше) более благоприятные, чем ранее, но работа на этом рынке требует высокой квалификации. Ситуация в отношении менее мощных локомотивов (2300 л. с. и менее) иная. За незначительными исключениями, четырехосные локомотивы такой мощности в последние 25 лет не строились, но они по-прежнему необходимы желез-

ным дорогам всех классов (от первого до третьего) и подъездным путям промышленных предприятий. Имеющиеся тепловозы, вероятно, будут перестроены с добавлением современных систем управления на базе микропроцессоров, дистанционного управления и т. д. Для арендодателей этот рынок отличается большими возможностями с точки зрения диверсификации, перспектив организации долгосрочного лизинга и перепродажи.

*A. Kruglinski. Railway Age, 2004, № 6,  
p. 31 – 34, 36, 38, 40 – 42, 44, 46, 48 – 50.*

## Перспективы железнодорожной компании Pacific National

*Железнодорожные компании Австралии сообщают об увеличении объемов перевозок, в процентах выражающемся двузначными величинами, но при этом испытывают недостаток ресурсов для освоения прироста имеющегося и прогнозируемого спроса на перевозки. Даже с учетом возможных изменений текущей транспортной политики перспективы железнодорожного транспорта в стране выглядят весьма привлекательными. Будущее же компании Pacific National зависит от того, каким образом завершится конфликт между ее владельцами.*

Частная железнодорожная компания-оператор Pacific National (PN) создана в 2001 г. путем слияния National Rail и FreightCorp. Ее владельцами в равных долях являются компании Patrick Corp и Toll Holdings, поглотившие Patrick Rail и Toll Rail соответственно. Pacific National выполнила, в свою очередь, ряд программ приобретений и слияний. Patrick Corp и Toll Holdings как самостоятельные компании занимаются также оказанием логистических услуг на автомобильном, воздушном и морском транспорте.

В конце 2005 г. положение Pacific National, до того времени бывшее достаточно благополучным, оказалось под угрозой. Владельцы не сошлись во мнениях относительно перспектив компании, причем один из них охарактеризовал совместное предприятие как нефункциональное и предсказал возможное прекращение его деятельности. Между тем PN сообщила о намерении реструктуризации перевозок на острове Тасмания с отказом от транспортировки контейнеров, угля и леса в сообщении Хобарт — Барни, если

не получит обещанной правительством финансовой поддержки в размере 100 млн. австрал. дол. в следующие 10 лет. Это побудило власти федеральные и штатов назначить рассчитанное на 2 мес. обследование с целью оценки жизнеспособности железнодорожной сети Тасмании. Если компания откажется от продолжения перевозок, на дорогах острова дополнительно появятся 2000 грузовых автомобилей в неделю.

### Конкуренция на железных дорогах штата Квинсленд

Независимо от исхода спора между владельцами можно констатировать, что Pacific National уже преуспела в создании конкурентной среды на линиях колеи 1067 мм в штате Квинсленд. Компания инвестировала более 140 млн. дол. в развитие грузовых перевозок на сети линий узкой колеи и провела кампанию по привлечению дополнительного квалифицированного персонала.

В Квинсленде компания эксплуатирует 13 локомотивов GT42CU постройки EDI Rail. Эти тепловозы мощностью 3000 л. с. входят в число самых мощных из эксплуатируемых на линиях узкой колеи в мире. Завод Bradken Rail в Ипсвиче построил 178 вагонов, пригодных для перевозки контейнеров разных размеров, что обеспечивает максимальную гибкость эксплуатации.

По предварительным оценкам, новое сообщение по линии Северного побережья Брисбен — Таунсвилл — Кэрнс, начатое в марте 2005 г. с шестью поездами в неделю (с ожидаемым увеличением до 24 поездов в неделю), привлечет с железных дорог Квинсленд

да (Queensland Railways, QR) на PN перевозки стоимостью 32 млн. дол.

Следующим этапом конкурентного развития стало приобретение QR бывшего партнера CRT Group, что усилило их позиции в важном транспортном узле Мельбурна и подчеркнуло стратегию развития компании как национального оператора наравне с PN. QR и PN к тому же добивались доступа к стратегически важному терминалу Acacia Ridge в Брисбене. Этот вопрос стал актуальным в 1993 г., когда National Rail начала перевозки в Брисбене. Тогда у частных операторов CRT Group и SCT появились проблемы в части обслуживания сообщений в Квинсленде с выходом на них через терминал Acacia Ridge.

### **Pacific National в штате Виктория**

Нейтральное отношение со стороны правительства штата Виктория изменилось с переходом в сентябре 2004 г. Freight Australia в собственность Pacific National, которая намеревалась активно использовать все возможности для развития не только грузовых, но и пассажирских перевозок, имеющих важное значение для населения штата. Правительство вернулось к плану свободного доступа к железнодорожной инфраструктуре штата, разрешающим появление новых участников. Предложенный на рассмотрение парламента штата в мае 2005 г. законопроект о свободном доступе создает правовую базу для усиления конкуренции.

### **Pacific National в цифрах**

Pacific National эксплуатирует линии колеи 1435 мм общенациональной сети, колеи 1067 мм в штате Квинсленд и на острове Тасмания, колеи 1600 мм в штате Виктория. Компания арендует инфраструктуру в Виктории и на Тасмании, платит за право доступа в других штатах. В парке компании 1000 локомотивов, 10,2 тыс.



Грузовой поезд железнодорожной компании Pacific National

грузовых вагонов, персонал численностью 3700 чел. работает в 100 пунктах.

В феврале 2004 г. Pacific National приобрела компанию Australian Transport Network, которая эксплуатировала линии на Тасмании (сеть Tasrail) и зерновозные линии в Виктории и Новом Южном Уэльсе, в сентябре следующего года — региональную компанию Freight Australia. В марте 2005 г. было учреждено совместное предприятие PN в Квинсленде.

Пять бизнес-отделений Pacific National (Coal, Intemodal, Rural & Bulk, Network & Access и Tasrail) предоставляют полный комплекс услуг в перевозках массовых грузов (угля, зерна, металла, руды), контейнеров и в специализированных ускоренных сообщениях (рисунок).

Компания занимает второе место по перевозкам угля в Австралии, транспортируя 83 млн. т в год из долины реки Хантер, с месторождений юга и запада страны на экспорт через порты Ньюкасл и Порт-Кембла, а также снабжая углем местные тепловые электростанции и металлургические предприятия. В Южной Австралии Pacific National перевозит уголь из шахт бассейна Лейк-Крик на тепловую электростанцию в Порт-Огасте. Отделение Rural & Bulk компании выполняет перевозки основного объема зерна в Новом Южном Уэльсе на экспорт из хранилищ через Ньюкасл, Порт-Кембла и Мельбурн.

Pacific National предоставляет железной дороге Great Southern в аренду локомотивы и бригады для вождения фирменных пассажирских поездов The Ghan, Indian Pacific и Overland.

### **Финансовые вопросы**

Австралийское регулирующее ведомство в условиях конкуренции на железнодорожном транспорте требует обнародования минимальных объемов финансовой и коммерческой информации. Pacific National в первом году работы (2002/03) получила доходы в размере 1,06 млрд. дол. и прибыль (после уплаты налогов) 56,5 млн. дол.

Во втором полугодии 2004 г. прибыль компании составила 55,9 млн. дол. с учетом вклада Freight Australia в размере 70 млн. дол. Доходы от перевозок угля и смешанных росли, но недостаток подвижного состава, станционных мощностей и пропускной способности влияли на возможности смешанных перевозок. Слабым местом Pacific National являются перевозки зерна в Новом Южном Уэльсе и Виктории. Нестабильность урожаев (из-за погодных условий) в совокупности с недостатками инвестиций в развитие местных линий препятствует экономически эффективной эксплуатационной деятельности.

Принцип вертикального разделения обостряет дебаты по вопросам субсидирования государством

перевозок зерна. Не решен вопрос, кто должен получать субсидии: компания-оператор или владелец инфраструктуры. В Виктории Pacific National является и арендатором инфраструктуры, и оператором перевозок. В Новом Южном Уэльсе правительство предоставляет в аренду корпорации Australian Rail Track (ARTC) линии в долине реки Хантер и междуштатные магистральные, но сохраняет контроль за сетью региональных линий, которые ARTC эксплуатирует вместе с NSW RailCorp.

### **Необходимость модернизации**

Акционеры Pacific National осведомлены, что прогнозируемый рост спроса в национальных масштабах на смешанные перевозки в долгосрочном плане невозможно удовлетворить без существенного развития инфраструктуры. Недостаток инвестиций в транспортную инфраструктуру ставит под сомнение будущее страны как конкурентоспособного экспортера и угрожает замедлением темпов экономического роста. Эти опасения поддерживают и представители промышленных кругов, прогнозируя заторы и отказы стареющей инфраструктуры в ближайшем будущем.

Особое значение для роста масштабов деятельности и прибыльности Pacific National имеет недавно одобренный корпорацией ARTC проект стоимостью 1,3 млрд. дол. реконструкции коридора север — юг. Этот проект направлен на увеличение доли железных дорог на рынке грузовых перевозок с 17 до 40 % в течение 5 лет, что соответствует увеличению объема перевозок по железным дорогам на 109 %.

Продолжительность перевозки грузов из Мельбурна в Брисбен в течение 3 — 4 лет должна сократиться почти на 10 ч, т. е. с 35 ч 46 мин до 26 ч 10 мин. Полагают, что этот результат будет получен на 2 года раньше, чем планировалось, поскольку варианту с новыми участками, требующему больших финансовых затрат и времени на согласования и приобретение земельных участков, оценку влияния на окружающую среду, предпочли другой. Скорость движения поездов предусмотрено повысить на имеющейся инфраструктуре, в частности за счет переукладки пути в кривых на железобетонные шпалы и с большим возвышением наружного рельса.

Более 421 млн. дол. предполагается затратить на реконструкцию магистральной линии Брисбен — Сидней, чтобы сократить время поездки с 19 ч 22 мин до 15 ч 30 мин. Решить эту задачу помогут также несколько важных новых связующих участков, в том числе южный обход Сиднея — здесь грузовая линия длиной 31 км позволит вывести грузовые поезда с перегруженных пригородных электрифицированных линий.

На прибрежной магистрали еще имеются некоторые резервы, но приближается момент, когда расходы на дальнейшую реконструкцию станут неоправданными с точки зрения потенциальной отдачи. Такое положение побуждает к поиску других вариантов. Изучался, в частности, вариант новой внутренней трассы, не выходящей на побережье.

Рассматривался также вариант использования имеющейся инфраструктуры для создания «железнодорожного супершоссе» Мельбурн — Брисбен для пропуска поездов с контейнерами, погруженными в два яруса, со скоростью 120 км/ч и часовым межпоездным интервалом.

### **Распределение перевозок между видами транспорта**

На политической арене Pacific National пропагандирует далеко идущие изменения в отношении общества к железнодорожному и автомобильному транспорту. Компания поддерживает призыв Ассоциации австралийских железных дорог (ARA) к правительству страны о координации положений реформы железных дорог, касающихся норм планирования, политики конкуренции, тарифов наземного транспорта и инвестиций в инфраструктуру, для поддержания экономического роста и доходов от экспорта.

Эти моменты отражены в докладе ARA The Future of Rail, который констатирует, что железные дороги остаются самым эффективным видом транспорта для перемещения контейнерных грузов между столицами штатов и могут увеличить свою долю в перевозках во всех коридорах. Однако выгодное для экономики сокращение расходов возможно только при создании равных условий для железных и автомобильных дорог. Доклад призывал правительства штатов и промышленность скоординированно подготовить предложения по необходимым изменениям в этой области.

В докладе отмечена также важность изменений в системе управления отраслью в аспекте ускорения внутренних реформ. Корпорация ARTC должна гарантировать целенаправленное использование экономии эксплуатационных расходов, которая получится за счет передачи в ее ведение инфраструктуры в Новом Южном Уэльсе. Для привлечения перевозок на железные дороги операторам нужно отказаться от традиционно неудовлетворительного обслуживания клиентуры. Совершенствование вертикальной координации между управляющими инфраструктурой и компаниями-операторами необходимо для сокращения расходов и улучшения инвестиционного планирования.

Одной из серьезнейших проблем Pacific National является изменение корпоративной культуры в плане ответственности каждого за любое выполняемое за-

дание. Особенно важна роль высшего уровня менеджмента.

Не менее существенной, причем неотложной, задачей является оценка масштабов инвестиций, необходимых для освоения прогнозируемых объемов перевозок. Эта задача включает оценку потребности в локомотивах, вагонах и перерабатывающей мощности станций в зависимости от масштабов перераспределения перевозок между видами транспорта. Помимо локомотивов и вагонов узкой колеи для Квинсленда, PN заказала компании EDI четыре дополнительных тепловоза серии 90, завершается реализация совместной с Freight Australia программы модернизации девяти локомотивов серии XR мощностью 2460 кВт и постройки трех бустерных (бескабинных) секций серии XRB.

Особую проблему составляет привлечение внимания к этим вопросам со стороны общества и, особенно, молодежи, для которой железная дорога не ассоциируется с карьерным ростом. По некоторым оценкам, компаниям-операторам для освоения прироста пассажирских и грузовых перевозок потребуются привлечь или подготовить 1000 чел. машинистов и другого персонала высокой квалификации.

Между тем отсутствие единых национальных стандартов на подготовку машинистов на фоне наличия многочисленных и разнообразных систем безопасности ограничивает возможности национальных операторов при планировании использования машинистов. Для грузовых компаний серьезную конкуренцию с точки зрения привлечения машинистов представляют системы городского рельсового транспорта с привлекательными графиками работы. В настоящее время грузовые компании решают кадровые проблемы, переманивая квалифицированных работников друг у друга, но в перспективе этот метод окажется негодным.

Имидж железных дорог в глазах широкой общественности должен стать более привлекательным, по крайней мере в регионах, где важность этого вида транспорта для местной экономики несомненна. Железнодорожные компании следует представлять как источник рабочих мест, особенно для молодых, которые, начав снизу, имеют шанс построить успешную карьеру.

*J. Kirk. Railway Gazette International, 2005, № 11, p. 721 – 723.*

## Железные дороги Словении – реструктуризация и стратегия

*Железные дороги Словении (SZ) находятся на пересечении панъевропейских коридоров V и X. Они специализируются на грузовых и пассажирских перевозках, имеют отделения эксплуатации и инфраструктуры. Эксплуатационная длина сети SZ составляет 12 229 км, из которых 504 км электрифицированы. Парк подвижного состава включает электровозы, тепловозы, электро- и дизель-поезда, грузовые и пассажирские вагоны. В течение года SZ перевозят около 18 млн. т грузов и 15 млн. пассажиров. Грузовые перевозки преимущественно международные, в то время как пассажирские в основном ограничиваются внутренним рынком. Основным рынком для грузовых перевозок являются Австрия, Италия, Венгрия, Германия, Чехия, Словакия и Хорватия, для пассажирских перевозок — Хорватия, Италия, Австрия, Германия и Венгрия.*

В 2003 г. железные дороги Словении приняли стратегический план развития на 2003 – 2010 гг., получивший название New Way, и уже годом позже добились

позитивного коммерческого результата. В будущем они смогут играть ведущую роль в перевозках по сети Словении и ближайших регионов, а также в предоставлении своей инфраструктуры сторонним компаниям.

Железные дороги Словении приобретают современные локомотивы и грузовые вагоны. В стадии подготовки находится строительство второго пути на линии Дивача – Копер и модернизация других линий.

В 1991 г. железные дороги Словении вышли из состава железных дорог Югославии в результате провозглашения независимости страны и стали самостоятельной компанией, активно действующей в Словении и на международном рынке транспортных услуг. SZ являются членом многих международных железнодорожных организаций и объединений. Основные из них — Международный союз железных дорог (МСЖД), в котором SZ состоит с 1992 г., и Европейское сообщество железных дорог (ГЕВ — с 1999 г.). Стратегическое положение Словении на пересечении коридоров V и X, а также связь с портом Копер, быстро развивающимся и играющим все возрастающую роль в Центральной Европе, обеспечи-